wuchs darbend auf Anstellung wartet. Es ist oft geradezu ein Wunder, daß an solchen Klassen überhaupt Erziehungsarbeit verrichtet werden kann. Hier überall ist wahrlich von einer Verschulung oder Ueberschulung keine Rede. Wie nun einmal unsre Volkszahl und auch unsre Jungvolkszahl ist, findet dieses Jungvolk noch immer zu wenig Lehrer vor und nicht zu viele. Aber neben diesen quantitativen Dingen muß gerade in festlicher Stunde auch der großartigen Qualitätsarbeit gedacht werden, welche an dem kleinen Schulkinde der untersten Volksschulstufen geleistet worden ist. Angesichts ihrer könnte man geradezu von einer wohltätigen „Entschulung“ sprechen. Denn wieviel düsterer Druck, der sich einstens mit dem ersten Schultage auf die Kindesseele legte, ist in diesem letzten Menschenalter vom Schulkinde genommen, wieviel böse Quälgeister einer rein mechanischen Strenge und Eintrichterei sind aus unsern Schulklassen vertrieben, wieviel freier, lebendiger ist die Atmosphäre der Volksschule geworden! Um wieviel mehr wird das Schulkind heute dahin geführt, sich sein Wissen und Können kindlich selbsttätig zu erobern — und wie bedeutsam ist gerade diese Wendung für die gesamte Erziehung eines sich selbst bestimmenden Volkes! Wahrlich, die didaktische Reformation der frühen Volksschulzeit, der ersten Grundschuljahre, ist eine geistige und sittliche Leistung, für welche wir alle der deutschen Lehrerschaft nicht genug Dank wissen können.

* * *

Noch aber harrt eine große Frage nicht nur ihrer Lösung, sondern so gut wie ganz ihrer planmäßigen Inangriffnahme. Auch davon soll hier ein Wort gesagt sein. Das nächste Problem, welches vor dem öffentlichen Erziehungswesen geradezu riesenhaft aufwächst, ist das Problem der Schule der frühesten Kindheit. Vielleicht wird hier mancher seufzend fragen: also wieder einmal noch mehr Schule? Und dennoch — so gern wir dem Spielalter des Kindes seine goldene Freiheit lassen möchten, wir dürfen uns nicht darüber täuschen, daß diese Freiheit nur im Rahmen sehr gehegter und gepflegter Lebensumstände golden ist; für gewaltige Massen des großstädtischen Kindvolkes jedoch bedeutet sie Freiheit zur Verwahrlosung, ungehütete Freiheit zur Straße, ja zur Gosse. In den Kämpfen um das Gesetz gegen Schmutz und Schund hat einer der Skeptiker mit Recht gesagt: die Zehnjährigen in den Mietskasernenvierteln unsrer großen Weltstädte sehen, reden und tun vielfach weit schlimmeres, als ihnen durch die Lektüre einer sittenverderbenden Schundliteratur etwa zugeführt wird. Man beachte wohl, daß an diesem Punkte einer der Hauptwiderstände wurzelt, denen die allgemeine Grundschule gegenübersteht. Denn jene Eltern, welche es sich leisten können, die früheste Kindheit ihrer Nachkommenschaft wohl zu behüten, führen immer wieder ins Feld, daß man ihnen unmöglich zumuten dürfe, das Kind auf eine Bank mit Kindern zu setzen, die schon moralisch verkommen in die Volksschule eintreten. Die Familie selber kann eben in einer industrialisierten Epoche und ihren Riesenstädten nur noch sehr begrenzt und unter besonders günstigen Umständen ihre elementaren Erziehungspflichten erfüllen. Wie für Millionen der Armen und Aermsten schon vor der Volksschule erzieblich gesorgt werden könne: das ist eine Aufgabe, die der Volksstaat als eine Lebensfrage betrachten und ergreifen muß. Wir möchten wünschen, daß ihm auch dabei die deutsche Lehrerschaft das Banner der Einsicht und der Tat tapfer vorantrage!

(Vorbericht und Programm der Deutschen Lehrerversammlung finden sich auf Seite 5.)

Die letzten Stunden der Fahrt

Wir haben gestern in den Abendstunden durch ausführliche Extrablätter bereits in großen Umrissen über die unheilvolle Wendung berichtet, die in den Nachmittagsstunden des Freitag auf der Rückfahrt des „Graf Zeppelin“ nach Friedrichshafen eintrat. Die letzte Nachricht, die wir in der gestrigen Ausgabe der „Dresdner Neuesten Nachrichten“ veröffentlichten, stammte aus Montélimar im Rhonetal zwischen Avignon und Valence. Nachdem das Luftschiff kurz nach 1 Uhr mittags Montélimar überflogen hatte, scheint auch der dritte Motor infolge der übermäßigen Beanspruchung durch den Ausfall der zwei Motoren am Donnerstag versagt zu haben. Da der Wind, statt abzuflauen, immer heftiger wurde, entschloß sich die Führung, den Versuch, nach Friedrichshafen zu gelangen, endgültig aufzugeben, und trat in Verbindung mit den französischen Behörden, um eine Notlandung vorzunehmen.

Die Verständigung mit den französischen Funkstellen scheint nach den vorliegenden Berichten zunächst sehr schwierig gewesen zu sein. Auf die Frage nach geeigneten Landungsplätzen blieb zuerst die Antwort aus, ebenso erhielten die französischen Funkstellen, wie sich später herausstellte, auf ihre Anfragen an das Luftschiff keine Antwort. Kurz vor Valence, etwa 18¾ Uhr, ließ Dr. Eckener eine an einem Sandsack befestigte Botschaft in deutscher Sprache abwerfen, die folgendermaßen lautete:

„Wollen Sie, bitte, durch die Garnison von Valence mir die Stelle angeben, die am besten für eine Landung des Zeppelinluftschiffes geeignet ist. Dr. Eckener.“

Unmittelbar darauf wurde das Luftschiff von starken Nordwinden südöstlich in Richtung auf Saillans abgetrieben. Dann erschien es abermals über Valence und kreuzte gegen vier Uhr über der Stadt, jedoch waren alle Landungsversuche vergeblich. Infolge der starken Winde wich das Luftschiff in das ruhige Tal der Drôme, einem Nebenfluß der Rhone, nach Osten aus, mußte aber auch diesen Kurs ändern, da das Tal sich für die Manöver als zu eng und die südliche Gebirgskette sich als zu steil erwies. Es ließ sich deshalb wieder nach Süden abtreiben, und zwar in der Richtung auf Montélimar.

Die französische Regierung, die ihre großzügige Hilfsaktion mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln durchführte,

hatte alle für die Landung bei Valence bereitgestellten Truppen auf Autobusse verladen und sie in Richtung auf Montélimar entsandt, da sich in dem dortigen Gelände eine Landungsmöglichkeit bot, die für das Luftschiff in Frage kam.

Sämtliche Hochspannungsleitungen wurden auf Befehl des französischen Präfekten ausgeschaltet.

Das Luftschiffahrtsministerium gab dem Kommandanten Eckener entsprechende drahtlose Ratschläge, nachdem die funkentelegraphische Verbindung mit dem

Luftschiff wieder besser geworden war. 18,15 Uhr überflog das Luftschiff die Stadt Grignan in den Vorläufern der Alpen, etwa 6 Kilometer südöstlich von Montélimar. Vom Boden aus hatte man den Eindruck, daß das Luftschiff vor dem Winde trieb und einen schweren Kampf kämpfte.

Dr. Eckener mußte augenscheinlich seine Absicht, in Montélimar zu landen,

aufgeben, weil nicht genügend Motorenkraft zur Verfügung stand, um gegen den Wind zu kämpfen. Das Luftschiff wurde dann kurz darauf noch einmal über Montélimar gesichtet und verschwand dann vor dem Wind im Rhonetal nach Süden. Der Ausfall der Motoren schien sich nunmehr immer stärker bemerkbar zu machen.

Man beobachtete von unten, wie das Luftschiff sich mehrfach um seine eigene Achse drehte

und in einem mühseligen Zickzackkurs sich vorwärts bewegte, während es in einem Winkel von 45 Grad schräg lag. Manchmal schien es, als müsse es jeden Augenblick auseinanderbrechen. Nunmehr scheint sich Dr. Eckener — die siebente Abendstunde war unterdessen herangekommen und die Dunkelheit stand nahe bevor — endgültig entschlossen zu haben, mit Erlaubnis der französischen Behörden auf dem Flugplatz der französischen Marinebehörden Cuers in der Nähe von Toulon zu landen. Ein Versuch, auf dem Zivilflugplatz von Istres bei Marseille niederzugehen, mußte aufgegeben werden, da Gefahr bestand, daß das Luftschiff auf das offene Meer hinausgetrieben wurde. Die Landung in Cuers vollzog sich dann, da heller Mondenschein war und der Wind sich völlig gelegt hatte, ohne weitere Schwierigkeiten.

*

Die Stimmung am Bodensee

Telegramm unsres Korrespondenten

* Friedrichshafen, 18. Mai

Die Generaldirektion des Zeppelinbaues hat bis heute vormittag 10,30 Uhr noch keinerlei näheren Bericht von Dr. Eckener aus Frankreich erhalten. Ersatzmotoren stehen versandbereit, jedoch ist entgegen falschen Meldungen von andrer Seite bis jetzt kein Ersatzstück aus Friedrichshafen abgegangen, dagegen hat in dieser Angelegenheit gestern ein Telegrammwechsel zwischen dem Luftschiffbau und dem französischen Luftfahrtministerium stattgefunden. An den französischen Luftfahrtminister wurde die Bitte um die Erlaubnis gefunkt, Reservemotoren für das Luftschiff bei freiem Uebertritt über die Grenze entweder bei Belfort oder über Genf nach Valence mit Lastautos bringen zu können. Die Antwort des französischen Luftfahrtministeriums traf bereits nach ungefähr einer Stunde ein. Der Minister erteilte die Erlaubnis zur Ueberquerung der französischen Grenze. Die Grenzstationen seien in diesem Sinne angewiesen. Der Luftschiffbau sandte darauf an den französischen Luftfahrtminister folgendes Telegramm: „Wir danken Ihnen für alle ihre Dienste und Hilfe während der letzten Stunden.“

Die Lastautos sind aber dann doch nicht abgeschickt worden, weil man die Meldung des Luftschiffes abwarten und nur das hinsenden wollte, was unbedingt notwendig sei.

Ueber die Ursache des Unfalles des „Graf Zeppelin“ besteht noch keine Klarheit hier. Tatsächlich sind vor dieser Fahrt gewisse Aenderungen an den Motoren vorgenommen worden, über deren Zweckmäßigkeit anscheinend auch nicht eine unbedingte Uebereinstimmung zwischen dem Luftschiffbau und dem Maybach-Motorenbau bestanden hat. Ob diese Aenderungen mit schuld sind am Versagen der Motoren, läßt sich von hier aus noch nicht beurteilen. Alle Gerüchte über etwaige Sabotageakte am Luftschiff werden von der Generaldirektion auf das bestimmteste für unsinnig erklärt.

*

Freude über die Rettung

Telegramm unsres Korrespondenten

zw. Basel, 18. Mai

Die gestern spät abends eingetroffenen Meldungen über die Landung des „Graf Zeppelin“ in Toulon haben in der Schweiz wie eine Erlösung gewirkt. Die immer noch zu Hunderten vor den Zeitungsgebäuden wartende Menge nahm diese Nachricht mit großer Freude auf. **Die Begeisterung über die Rettung des Luftschiffes kann in Deutschland nicht größer gewesen sein.** Die Presse kommentiert heute die Unglücksfahrt des „Graf Zeppelin“ sehr eingehend. Die „Neue Zürcher Zeitung“ schreibt: „Wenn es auch Dr. Eckener schwer genug gefallen sein dürfte, die Amerikafahrt abzubrechen und die unglückselige Rückfahrt anzutreten, so hat er damit gezeigt, daß er genau wußte, was er tat. Das Leben von 58 Personen ist ihm auf Gedeih und Verderb in die Hand gegeben worden. Dies allein ist für den tüchtigen Luftschiffkommandanten ausschlaggebend gewesen. Alle Prestigegründe haben davor zurücktreten müssen.“ Auch die übrige Schweizer Presse bringt jetzt Kommentare zu den Stunden der Spannung. So schreibt die Baseler „Nationalzeitung“: **„Mit brausendem Jubel wurde in Basel die Meldung von der Landung des Luftschiffes aufgenommen,** und die Bevölkerung gab mit lauten Beifallsrufen dem befreienden Gefühl Ausdruck. Bis spät in die Nacht hinein dauerten die Ansammlungen lebhaft gestikulierender Menschen an. Unaufhörlich schrillten die Telephons.“ Der Berner „Bund“ betont, daß das eigentliche Versagen der Motoren ein Gegenstand des öffentlichen Interesses geworden sei, und man werde auch im Auslande auf die Ergebnisse der Untersuchung gespannt sein dürfen.“

*

Was man in Paris sagt

Telegramm unsres Korrespondenten

ab. Paris, 18. Mai

Aus der Morgenpresse läßt sich das große Interesse deutlich erkennen, das man in Frankreich dem Flug des Zeppelin und seinem bedauerlichen Abschluß entgegenbringt. Die Blätter veröffentlichen spaltenlange Berichte über die wechselvolle Fahrt des Luftschiffes über dem Rhonetal und lassen erkennen, daß auch in Frankreich der Mißerfolg Dr. Eckeners Bedauern ausgelöst hat. Mit besonderem Nachdruck wird natürlich auf die Hilfsbereitschaft der französischen Behörden und der französischen Luftschiffertruppen hingewiesen, die es erlaubt habe, den Zeppelin zu bergen und unbeschädigt in die Halle auf dem Flugfeld von Cuers-Pierrefeu zu bringen. Der „Matin“ spricht sich in dem Sinne aus, daß der Geist der menschlichen Solidarität der französischen Regierung dem Luftschiff erlaubt habe, ohne Schaden auf einem sicheren Landungsplatz niederzugehen und die Passagiere und Mannschaften zu bergen. „Oeuvre“ schreibt: „Während des ganzen Nachmittags irrte das Luftschiff auf der Suche nach einem Landungsplatz umher und wurde von einem Punkt zum andern getrieben. Im Osten fürchtete es die Berge, im Süden das Meer, kurz: jetzt ist es gerettet. Die Fahrt hätte zu einer Katastrophe führen können, so ist sie nur ein Abenteuer gewesen.“ „Oeuvre“ schreibt dieser erzwungenen Landung des Luftschiffes auf französischem Boden auch eine große moralische Bedeutung zu. Es zieht eine Parallele zwischen der Landung des Zeppelin und der Rettung der Mannschaften der „Italia“ durch den Sowjetdampfer „Krassin“. Solche Vorfälle zeigten, daß der Rassenhaß und die traditionelle Gegnerschaft zusammenbrechen und durch ein menschliches Gefühl ersetzt werden. „Die Deutschen haben gestern eine ungeheure Enttäuschung empfinden müssen“, schreibt der „Oeuvre“ weiter. „Sie fühlen sich in ihrem Nationalstolz verletzt, während doch eigentlich nur ein menschlicher Stolz am Platze gewesen wäre. Aber es läßt sich denken, daß sie, wie die Franzosen, diesen Tag mit einem weißen Stein markieren werden.“ In keinem einzigen Blatt findet sich der leiseste Mißton oder gar eine abfällige Bemerkung. Im „Journal“ heißt es: „Es wurde alles Menschenmögliche getan, um den Menschen, die sich auf dem Luftschiff befanden, zu helfen. Kein Franzose würde anders gehandelt haben.“ Die Berichte heben auch hervor, daß die Bevölkerung deutliche Sympathie und Hilfsbereitschaft gegen die Besatzung und die Passagiere des „Graf Zeppelin“ zeigte. Dasselbe wird über das Benehmen der französischen Soldaten und Offiziere gesagt. Zahlreiche Einwohner von Cuers-Pierrefeu boten den Passagieren des Zeppelin Gastfreundschaft an. Wie der „New York Herald“ aus Marseille berichtet, waren die Passagiere des Zeppelin bei der Landung durchaus gefaßt, und einige von ihnen sprachen die Hoffnung aus, die Weiterreise mit dem Luftschiff nach Amerika sobald wie möglich fortsetzen zu können.

*

Danktelegramm der Reichsregierung

* Berlin, 18. Mai. (Durch Funkspruch)

Reichsverkehrsminister Dr. Stegerwald hat dem französischen Luftfahrtminister, Eynac, und dem Minister des Aeußern, Briand, telegraphisch den Dank der deutschen Regierung für die bei der Notlandung des „Graf Zeppelin“ von den französischen Behörden bewiesene außerordentliche Hilfsbereitschaft ausgesprochen.

*

Das Flugzeug der Botschaft

* Paris, 18. Mai

Noch am gestrigen Freitag nachmittag, als der Zeppelin noch vor Marseille kreuzte, begab sich Legationsrat Dr. Clodius von der Deutschen Botschaft in Paris in einer Lufthansamaschine zunächst nach Marseille und von dort mit der Bahn nach Toulon, um die Interessen des „Graf Zeppelin“ wahrzunehmen. Das von der französischen Regierung zur Verfügung gestellte Flugzeug wurde von Flugkapitän Albrecht gesteuert, der durch seine beiden vorherigen Sibirienflüge bekanntgeworden ist und mit seinem gestrigen Fluge über Südfrankreich eine besonders anerkennenswerte Leistung vollbracht hat. Albrecht war mit der planmäßigen Lufthansamaschine von Berlin kommend an

Unsre Pfingstbeilage

Zum Feste veröffentlichen wir in dieser Ausgabe auf den Seiten 33 bis 37 folgende literarische Beiträge:

Wilhelm Schmidtbonn, Aja
Jakob Kneip, Der himmlische Gast
Arnold Ulitz, Die deutschen Brüder
Hans Bethge, Frühlings-Strophen
Bruno Frank, Zwei Gedichte
Oskar Maurus Fontana, Die Maske des Dichters
Jakob Schaffner, Die Menschen geh'n von Ort zu Ort
Otto Brües, Ritt im Kreis
Frank Heller, Die Neonophis Bartholdi
Ludwig Fulda, Die Macht des Liebes
Ossip Kalenter, Germanistisches Kolleg
Fritz Diettrich, Gebet des greisen David
Anton Tschechow, Va banque
Victor Klages, Nebenher gesagt
Martin Kaubisch, Spiegel
Alexander Moszkowski, Die Schöpfung in Extrablättern

= **Pfingstmusik St. Jakobikirche.** Am 1. Feiertag früh [illegible] Uhr Kurie von Schütz, Pfingsthymnus von [illegible]. Am 2. Feiertag: „O heiliger Geist“ von [illegible]. „Schmücket das Fest mit Maien“ von Arnold Mendelssohn.
= **Staatliches Kupferstichkabinett.** Pfingstmontag Eröffnung der Ausstellung „Italienische Handzeichnungen [illegible] Künstler“.

Lob unsrer Sprache

Von Herbert Eulenberg

Wie preis' ich dich, du unsre Sprache, die du allmählich geworden und gewachsen bist wie alles hierzulande! Aus Fremd- und Flickworten hast du dich mit Mühe herausgeschält. Und bist nun wie Stahl geworden, fest und geschmeidig zugleich. Wie viele Geister haben an dir gearbeitet ein Leben lang. Haben dich gestreckt und gereckt und immer wieder gesäubert und erhärtet und gebogen. Schwer noch und schleppend in dem Mund unsrer Vorväter und mit falschem geliehenen Flitter verunziert, bist du flüssig geworden und fast behend, also daß man heute in dir plaudern kann und plauschen im edelsten wie im kleinsten Sinne.

Die besten Deutschen haben sich um dich gemüht und haben dir gedient. Nicht nur deine vielen Dichter allein, die deine Worte und Silben zu mischen wußten wie ein Tongemälde, daß du nicht minder schön und wohltuend erklingst wie deine südlichen und westlichen Nachbarn. Nein! Auch die Gelehrten auf allen Gebieten, die Künstler, die Krieger, die Werkmeister und Staatsmänner, die uns etwas bedeuten, haben dich mit geformt und geschliffen. In Briefen und Büchern und Reden und Ansprachen. Bis du der Edelstein geworden bist, du, unsre herrliche Sprache, als den wir dich heute mit Stolz tragen vor aller Welt.

Selbst in deinem Alltagsgewand, ungeschmückt und ungehoben, kannst du dich heute sehen lassen. Brüste dich nur nicht weniger als die andern und verstumme nicht, noch laß dich hemmen oder in die Ecke drücken! Fürchte nicht, daß man dich abnutzt mit der Zeit! Noch genießt und verwendet man dich kaum in deiner ganzen Fülle und Geschmeidigkeit. Denn wie wenige noch sprechen dich und schöpfen dich aus, du in den letzten zwei Jahrhunderten erst voll ausgewachsene deutsche Sprache! Wer wühlt mit Wonne in deinem unermeßlichen Sprachschatz oder ergeht sich in dir oder taucht in deine Tiefe unter? Die vielen werfen sich nur Brocken von dir zu und begnügen sich mit den abgegriffensten Redensarten.

Du wirst jedem Deutschen bei seiner Geburt ans Herz gelegt, daß er dich pflege und veredle und sich in und mit dir höher züchte. Jeder wächst mit dir auf. Und je mehr er dich beherrscht, desto weiter wird sein Gesichtskreis, desto heller die Gedankenwelt, die seine Stirn durchzieht, und desto durchsichtiger und verständlicher sein Gemütsleben. Du, unsre Sprache, bist der Faden, der uns hinausführt aus dem Irrgewind des Daseins. Bist der Spiegel, darin wir uns sehen. Bist das höchste Gut, das uns verliehen ward, den Reichen wie den Armen, daß wir uns darin erheben über die Zufälligkeiten und die Schicksale, die uns bedrohen.

Einige du uns mehr und mehr, du Bestes, was wir haben, unsre Sprache! Nicht nur mit uns, sondern auch mit allen Menschen. Denn je reiner und klarer eine Sprache geworden ist, desto besser eignet sie sich zur Verständigung auf Erden. Wir aber schwören dir Gefolgschaft und Anhänglichkeit und Dienst bis ans Ende. Flattre weiter über uns als unsre glänzendste Fahne, unser unverlierbares Eigentum! Führe uns immer tiefer ins Reich der Bildung, bis wir, ganz in dir erwacht, auf einmal im hellsten Lichte stehen im Frieden mit der Welt!

Das Bekenntnis einer großen Künstlerin

Ein unveröffentlichter Brief Lilli Lehmanns

Lilli Lehmann, die große Sängerin, die jetzt gestorben ist, hat wertvolle Erinnerungen hinterlassen, in denen sie auch über ihr künstlerisches Schaffen spricht; aber kaum jemals hat sie ein so freimütiges und klares Bekenntnis abgelegt wie in einem unveröffentlichten Brief, den wir in der Lage sind, zu veröffentlichen. Der Brief ist nach ihrem 60. Geburtstag, am 30. Oktober 1908, geschrieben. Lilli Lehmann sagt darin:

„Ein Genie bin ich nie gewesen, und habe mich nie für ein solches gehalten; vielleicht schon darum nicht, weil ich das Genie sehr bald überall da erkannte, wo es mir in den Weg kam. Diese Erkenntnis hat mir aber den Weg gewiesen in meinem Leben. Ich habe gesehen und gehört mit offenen Augen und Ohren, habe empfunden, urteilen gelernt, und mein Fleiß hat mir geholfen, mich an den Vorbildern, die ich seit meiner Jugend sehen und hören durfte, emporzuarbeiten. Ich glaube nicht, daß Fleiß Genie ist, aber ich weiß, daß man ohne Fleiß auch mit dem größten Genie kein Künstler ist, der vorbildlich wirken könnte. Ich weiß auch, daß man erst am Ende des Lebens angelangt, alles das versteht, was man zu lernen hätte, um etwas wirklich Großes zu sein; daß unser Wirken und Wollen nur Stückwerk ist und sein kann, daß man trotz allen Strebens, Wollens, Könnens, niemals das Ideal dessen erreichen kann, das einem vorschwebt.

Und doch macht einem die Kunst erst dann die rechte Freude, wenn man auf den Grund geschaut hat, wenn man weiß, an was es liegt, wie es die Geschicklichkeit ist, die unsre Organe, unsern Geist dem Wollen und Willen untertan macht. Wie ich das Talent als eine große bewußte Geschicklichkeit (durch Fleiß entwickelt) nennen möchte, so mag das Genie eine geistige Geschicklichkeit sein, die andre dann in Erstaunen und Ekstase versetzt.

Ist es nun nicht ein Glück, an vielen Genies lernen zu dürfen, alles in sich aufnehmen zu können und umgestaltet durch eigene Individualität weiterleben lassen zu können?

Sehen Sie, das habe ich getan. Wenn ich eine Rolle wie eine Donna Anna z. B. singe, so singe ich nicht die Noten, ich singe Mozart, Mozarts Leben und Lieben, seine Not, seinen Schmerz, seine Heiterkeit, sein Herz. Ich singe da Ponte, ich singe die ganze Zeit, ich singe das ganze Stück, das ganze Werk und singe mich mit meinem ganzen Leben, mit meiner Erziehung dazu. Wenn ich Brünnhilde sang, so war's nicht anders. Die Erzählungen meiner Mutter, die Wagner als jungen Mann und seine ganze Familie kannte, die Prager Zeit, in der er bei uns war, mich schon lieb hatte als junges Kind, die ganze Entwicklung seiner Muse, seiner Zeit alle die Nibelungen, die ich gelesen und gesehen, Bayreuth und alle Erinnerungen heißer innerer Kämpfe dazu, mit all den herrlichen, nie wiederkehrenden Eindrücken! Alles das gebe ich aus meinem Innern zersetzt mit der Technik meiner oder besser gesagt der Kunst, die ich von meiner frühesten Kindheit gelehrt bekam und selber schauen und hören durfte.“

— **Der neue Direktor der Berliner Porzellanmanufaktur.** Wie der Amtliche Preußische Pressedienst mitteilt, ist Professor Dr. Freiherr v. Pechmann zum Direktor der staatlichen Porzellanmanufaktur in Berlin ernannt worden. Freiherr v. Pechmann war bisher Leiter der Abteilung für Gewerbekunst am Bayrischen Nationalmuseum in München.

SLUB
Wir führen Wissen.